FRC.2.9576
Case
FRC
1784

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

OPINION

DE PIERRE DEDELAY,

Sur la taxte d'entretien des grandes routes.

Séance du 12 Frimaire an 6.

REPRÉSENTANS DU PEUPLE,

Votre commiſſion, chargée de l'examen de la réſolution ſur le droit d'entretien des routes, paroît s'être plus occupée de la néceſſité du droit & de l'urgence de ſon établiſſement, que des moyens de perfectionnner ſon aſſiette & ſa perception.

THE NEWBERRY LIBRARY

Il devenoit cependant bien essentiel d'écarter de cet établissement toute mesure entravante ou vexatoire, susceptible d'en compromettre le succès.

D'un autre côté, eût-ce été sortir du sujet soumis à la délibération que de rechercher comment on pourroit un jour, & par la reconstruction des chemins, & par celui des voitures qui les dégradent, tellement réduire les dépenses d'entretien que la taxe des routes cessât, pour ainsi dire, de devenir nécessaire ?

Représentans du peuple, ce que votre commission n'a pas fait, il devient convenable de le tenter; essayons de suppléer à son travail.

Des lois antérieures ayant déclaré qu'il seroit perçu sur les grandes routes une taxe d'entretien, nous n'avons pas à examiner si l'on doit établir cette taxe; la question est décidée par ces lois; la raison, comme les principes, l'avoient dès long-temps préjugée.

Certes, il est bien inconteſtable que les frais d'entretien de la chose doivent être supportés par ceux à qui la chose est sur-tout indispensable; mais à qui est elle sur-tout indispensable cette chose à entretenir ? c'est à ceux qui sans elle, ne pourroient se procurer les objets d'utilité ou d'agrément auxquels ils se sont accoutumés. Ainsi les voyageurs paieront l'avantage de parcourir rapidement & sans danger de bonnes & superbes routes; ainsi les consommateurs d'objets étrangers à leur localité paieront, tant que cela deviendra nécessaire à la confection & à l'entretien des routes, les jouissances qu'ils appellent de si loin : la taxe d'entretien sera donc un impôt portant sur le luxe; & ce n'est pas en effet le citoyen laborieux, borné aux seuls besoins de la nature & du strict nécessaire, qui a le grand intérêt de voir s'améliorer les grandes routes. Des milliers familles vivent & cultivent sans avoir même conçu l'idée qu'il pouvoit exister de magnifiques chemins alignés sur plus de soixante pieds de largeur. L'habitant de certains

départemens ne connoît encore que le ſentier tortueux qui le mène au travail, & conduit ſon bétail au pâturage.

La taxe d'entretien des routes ne ſera donc, & ne doit être en effet qu'une taxe ſur le luxe, ſi l'on veut la claſſer dans le genre qui lui convient, avec cette heureuſe différence en faveur de cette taxe ſur toutes les autres de cette nature, que, ſi elle eſt ſagement organiſée & régulièrement appliquée à l'entretien des routes, au lieu de diminuer la conſommation des objets qu'elle frappera, par leur renchériſſement, elle amènera inſenſiblement au contraire cette conſommation au point de devenir ſi peu onéreuſe, & ſi générale & commune, que la différence entre les choſes que fournira une localité & celles propres à des localités éloignées paroîtra preſqu'inſenſible. Mais ce qui devient ſur-tout de la plus haute importance, c'eſt l'immenſe économie de travaux ſtériles & le remplacement en objets productifs & de matières premières que doit aſſurer cette taxe politique; économie telle que ſes effets lents, mais d'un calcul facile, peuvent finir par doubler les facultés nationales.

Développons très-rapidement ces aſſertions.

La taxe a fait craindre deux choſes à ceux qui ne calculent que l'inſtant, 1°. une diminution de valeur des objets tranſportables dans le lieu du départ;

2°. Une augmentation de prix dans le lieu de la conſommation, tandis que l'on doit au contraire finir par obtenir une augmentation de la valeur de la choſe dans le lieu de la production, & une diminution de prix dans le lieu où cette choſe eſt conſommée: car l'économie faite ſur les tranſports, lorſque ces tranſports deviennent économiques, ſe partage néceſſairement entre celui qui vend au départ & celui qui achète au lieu de l'arrivée: la machine intermédiaire & compoſée, qui ſert au tranſport, n'exigeant jamais que la rentrée de ſes frais & ſalaires.

Or, ſi le tranſport de ſoixante quintaux de ſavon partant de Marſeille pour arriver à Paris, exige, dans l'affreux état

des routes, trente-trois journées ; ſice tranſport uſe cinq forts chevaux & une voiture peſant à elle ſeule dix-huit quintaux, & néceſſitant pour ſa conſtruction l'emploi de matières premières de première qualité, il en coûtera inconteſtablement des frais ſupérieurs au double de ceux qui ſeroient ſuffiſans, ſi ces ſoixante quintaux n'exigeoient pour arriver à Paris que dix-huit journées, quatre chevaux & des voitures que les matières les plus communes pourroient confectionner.

Or ſi le prix du tranſport, dans la première ſuppoſition, c'eſt-à-dire, dans l'état actuel, eſt de 24 francs par quintal, & qu'il ſe trouve réduit dans l'état futur à 12 livres le quintal, il y auroit encore, en ſuppoſant la taxe d'entretien de 3 fr. par quintal, un gain de 9 fr., qui ſe partageroit néceſſairement entre le fabricant de Marſeille & le conſommateur à Paris : car le roulier, comme nous l'avons obſervé, n'aura à exiger, dans cet état futur comme à préſent, que l'équitable rentrée de ſes frais & ſalaires.

Mais, citoyens repréſentans, s'il eſt prouvé que le vendeur & le conſommateur trouveront un jour un profit individuel dans le nouvel ordre de choſes, combien l'Etat, en maſſe, n'y rencontrera-t-il pas d'avantages ?

1°. Pour une ſeule charrette portant ſoixante quintaux, dix-huit journées de travail, au lieu de trente-trois, & quatre chevaux, au lieu de cinq, pour remplir le même objet : ce qui laiſſe, pour d'autres emplois utiles, la diſpoſition de quinze journées d'homme, & de quatre-vingt-dix journées de chevaux par chaque voyage, outre la ſtérilité des capitaux occupés à ces travaux.

Maintenant, ſi nous ſuppoſons cette même voiture occupée toute l'année ſur la route, il eſt ſenſible que l'énorme conſommation en entretien, avoines (1) & fourrages de

(1) Si nous étions dans le cas de traiter ici des irréparables pertes que cauſe aux produits, comme à la perfection de notre agriculture l'énorme quantité d'avoine récoltée en France, on ſe convaincroit de l'urgente néceſſité de hâter l'inſtant où ſa conſom-

ces quatre-vingt-dix chevaux inutiles à la reproduction de matières premières, peut, & sera naturellement employée à l'entretien d'un nombre au moins triple d'animaux féconds.

Permettez, représentans du peuple, de très-courts détails, anoblis par leur importance en économie politique.

Quatre-vingt-dix chevaux de rouliers consomment plus que trois cents vaches, & fournissent en masse moins d'engrais, l'excellence de l'un sur l'autre étant compensée; & si l'on considère que, dans toutes les terres médiocres, l'engrais triple au moins le produit brut consommable des grains, l'on apperçoit déja une grande augmentation dans la masse alimentaire, sous ce premier aspect; mais trois cents vaches donnent par an plus de deux cents veaux; elles fournissent, si elles sont bien conduites, en laitage & ses diverses manipulations l'équivalent du *produit net* de trois cents arpens de terres assolés pour la culture ordinaire des grains (1); enfin ces trois cents va-

---

mation deviendra moins nécessaire par la perfection des grandes routes & du système de roulage. L'avoine, ce graminé le plus calamiteux par l'effritement des terres, s'oppose à la culture des prairies artificielles, bis-annuelles dans la moitié de la France; & lorsqu'on réfléchit qu'un arpent de terre de plus en prairie artificielle est l'heureux point générateur d'une ligne indéfinie de prospérités, laquelle ligne à son tour développée par les manufactures, nous présentent des générations d'un autre genre, que le commerce utilise encore indéfiniment.

(1) Cette assertion a paru exagérée à plusieurs de mes collègues: ils comparoient les produits de la plupart des vacheries de nos fermes à grande & même à petite culture; leur étonnement cesseroit, s'ils connoissoient tout ce que les soins & une nourriture saine & sagement distribuée par petites parties peut opérer de différence entre le produit d'une vache nourrie avec des précautions continues, & celle abandonnée & divaguant dans de stériles pâtures, à la rosée, aux vents froids ou humides. Lorsque j'ai dit le *produit net de trois cents arpens*, j'ai voulu éviter qu'on ne me reprochât des exagérations; mais la vérité & l'exacte vérité, c'est que

ches finiront, après une longue fécondité, par procurer 120,000 liv. de subsistances, représentant près de 200,000 liv. de grains; & les arts, héritant encore de leurs dépouilles, trouveront dans notre sein des objets de première nécessité que nous allons chercher jusques dans les déserts du Paraguay.

Le calcul exact des masses que je viens de vous soumettre, de ces économies si fécondes en richesses progressives, sur un seul roulier allant continuellement de Paris à Marseille, s'il ne devenoit pas trop minutieux, vous convaincroit, citoyens représentans, combien il devient urgent d'amener les grandes routes à un tel degré de solidité, que, d'une part, la taxe d'entretien finisse par devenir peu nécessaire, & que, d'une autre, les dépenses & travaux stériles des transports actuels soient si prodigieusement diminués, qu'une partie des agens aujourd'hui nécessaires pour ces objets, soient incessamment dirigés vers des sources plus réelles de prospérité.

Or les moyens d'amener les grandes routes à cet état si desirable sont de les mieux construire, de les plus exactement entretenir, de rendre cet entretien le moins dispendieux possible, en proscrivant tout ce qui tend à les dégrader sans utilité ni nécessité; enfin d'assurer, par une administration sévèrement organisée, le succès des travaux comme les dépenses de cet entretien.

La construction des grands chemins fut un des objets vers lequel se dirigèrent sur-tout les vues politiques des Romains; ils n'épargnèrent rien pour ces magnifiques entreprises; ils couvrirent de dalles de pierres leurs chemins ferrés, & encaissés dans des murs capables de résister à la poussée des fardeaux qui les parcouroient; les chemins des Romains frappent encore notre imagination; ils nous

---

trois cents vaches, bien conduites, & nourries avec les soins requis, avec des prairies artificielles, est deux fois au moins plus productives que les trois cents arpens assolés selon l'usage ordinaire.

peignent, ſous de grands traits, le génie de ce grand peuple, & doivent nous ſervir de modèle.

Ce qu'il eſt important d'obſerver dans les effets mécaniques que produit la lutte de la preſſion & de la réſiſtance par le roulage, c'eſt que l'uniformité de la réſiſtance, quel que ſoit le degré de cette réſiſtance, diminue l'activité de l'effort qui comprime. Il eſt ſenſible que ſi parmi les divers points de la ſurface qu'une roue doit parcourir, il en eſt qui préſente plus de réſiſtance à la preſſion, alors cette réſiſtance maintient le fardeau au-deſſus du plan qu'il parcouroit avant, & qu'il va parcourir après, & ce paſſage du plan qui réſiſte à celui qui réſiſte moins, eſt une véritable chûte, un mouvement, une vîteſſe ajoutée à la force de gravitation, qui ſe compoſe alors du poids multiplié par la vîteſſe & la diſtance. Ainſi l'homogénéité dans les matériaux & dans la manière de les placer & de les fouler devient la règle la plus néceſſaire à ſuivre.

La qualité des matériaux vient après ; mais la nature les a diverſement diſperſés. Là où de larges grès permettront des pavés, la première & durable dépenſe deviendra une réelle économie ; là où le pavé deviendroit impoſſible, des graviers graniteux ſolidement encaiſſés prépareront des réſiſtances ſuffiſantes, ſi l'on perfectionne les voitures & ſi l'on ſurveille l'entretien journalier des routes. Mais ces chemins bien conſtruits n'ont pas beſoin de ſoixante à ſoixante-dix pieds de largeur y compris les foſſés, comme la plupart de ceux qui exiſtent. Vingt pieds pour la partie ferrée & légèrement en dos d'âne ; ſix pieds pour chacune des banquettes non ferrées, ſervant pour les hommes à pied ; des foſſés, lorſqu'ils ſeront néceſſaires, au fond deſquels ſeront plantés des arbres ; en tout trente-deux pieds ſans foſſés, & quarante pieds les foſſés compris, ſont une largeur ſuffiſante, à laquelle toutes les routes doivent être réduites. Alors cinquante mille arpens ſont rendus ſur-le-champ à la culture, & il y a de ces arpens tellement précieux, qu'en exigeant des riverains un prix même très-

modéré de cette augmentation à leur propriété, il en réſultera une reſſource propre à établir, ſans autres frais, les mille à douze cents logemens & barrières que la perception du droit pourra exiger. D'ailleurs les graviers qui conſtituent la plus grande partie de ces largeurs retranchées, ſont des matériaux tout portés pour les premières & indiſpenſables réparations. Il s'agit donc abſolument, 1°. de s'emparer du milieu des routes ayant plus de trente-deux pieds; 2°. de remblayer & niveler ſur-le-champ, avec les matériaux des parties retranchées, les vingt pieds déja à-peu-près ferrés, en attendant que les rentrées du droit permettent de s'occuper ſans relâche des pavés à établir, & des reconſtructions à commencer.

Mais il s'agit ſur-tout de faire concourir au ſuccès de ces meſures préliminaires & de ces projets futurs, une amélioration dans le ſyſtème de roulage ſans laquelle la taxe d'entretien, même bien & conſtamment appliquée, ne pourroit complettement remplir toutes les vues que doit embraſſer le légiſlateur.

Pour opérer ces améliorations dans le ſyſtême du roulage, le gouvernement peut mettre en jeu le plus puiſſant comme le plus irréſiſtible des moyens, l'intérêt individuel. Que celui qui, par la forme & la légèreté des voitures, ſe conformera à ce que commande la raiſon, ſoit ſi ménagé par les tarifs, que ceux qui s'écarteront de cette forme & de cette légèreté, ne puiſſent abſolument plus ſoutenir la concurrence. Cependant, comme on ne peut, en quelques décades, exiger le changement complet du ſyſtême de roulage actuel, il s'agit, 1°. de commencer à favoriſer beaucoup ceux qui l'adopteront d'ici à ſix mois; 2°. de frapper, par des taxes progreſſives, ceux qui, dans ſix mois, perſiſteroient à conſerver leurs lourdes voitures, & annoncer enfin pour le tarif de l'an 7, une taxe graduée, ſi grévante pour toute voiture ayant plus de deux chevaux, en favoriſant celles qui n'en auroient qu'un, qu'il devienne alors impoſſible, ſi ce n'eſt aux voi-

tures de luxe pour les voyageurs, de dépaſſer ce nombre de chevaux & ſoutenir de la concurrence du commerce.

Ce plan conciliera tous les intérêts, ou la crainte de la ſurtaxe amenera les voitures légères ; & alors la dépenſe d'entretien ſera foible : ou ſi les voitures lourdes continuent à dégrader les chemins, l'abondance des rentrées ſuffira à l'excès des dépenſes.

Ce n'eſt pas ici le lieu de s'occuper des détails pour la perfection des voitures : il me ſuffit d'annoncer qu'un bon cheval comtois ſur un charriot à quatre roues, conſtruit non pas auſſi groſſièrement que les charriots comtois, mais avec les précautions qui allient la légèreté à la ſolidité avec des eſſieux de fer, boîtés en cuivre, peut, en allant au grand pas & faiſant cinq myriamètres par jour, tranſporter quinze quintaux ſur tous les chemins qui ne ſont pas dégradés ; que le même cheval, ſur une charrette à deux roues conſtruite avec la même précaution, tranſportera dix-huit quintaux. Il ne s'agit que de diminuer, par la hauteur convenable des roues & la perfection des eſſieux & du boîté, la réſiſtance des frottemens.

Des expériences faites ſous mes yeux ont étonné, dans mon département, ceux qui m'ont vu, dans un chemin non ferré, conduire ſept perſonnes & le conducteur dans une voiture à glace, avec l'animal le plus laborieux, il eſt vrai, mais en même-temps le moins propre à mener des voitures de luxe. Tout le merveilleux conſiſtoit dans la légèreté & la perfection de la voiture. On ſeroit étonné de l'économie d'hommes, de chevaux & de temps que peut & doit amener le perfectionement des chemins & des voitures. Que la taxe d'entretien, ſagement graduée, preſſe donc & rende inévitable cet heureux avenir.

Les larges jantes, offrant un moyen d'augmenter la réſiſtance du ſol par l'étendue des points de preſſion ſur leſquels ſe diviſe le fardeau, pourront être excluſivement employées avec pluſieurs chevaux pour le tranſport des maſſes indiviſibles, lorſque la navigation ne pourra s'en charger : mais

la large jante, moins dégradante pour les chemins, ne facilite point l'économie d'hommes, de chevaux & de temps, si importante; elle sembleroit même ralentir l'activité des forces par des frottemens augmentés en raison des points de contact.

Il résulte, citoyens représentans, des observations qui viennent de vous être soumises, que des mesures législatives doivent, dès cet instant même, ordonner une réduction dans la largeur des chemins, & l'aliénation aux propriétaires riverains des parties retranchées, en réservant les graviers de ces parties retranchées pour subvenir de suite aux premières & indispensables réparations des routes; que d'autres mesures doivent irrésistiblement amener, par des gradations de taxe, tout le roulage de France à se conformer, même avant l'an 7, au système commandé par la politique & la raison.

Ces mesures législatives préliminaires, dont le Conseil des Cinq-Cents ne s'est pas ou ne s'est qu'imparfaitement occupé, pourront, sans doute, être prises en considération, si vous le mettez dans le cas, par le rejet de la résolution, de prendre de nouveau cet objet en considération.

Quant à la résolution, qu'il devient enfin nécessaire d'examiner, elle présente des imperfections de plusieurs genres. Ces imperfections semblent avoir leur principe dans le desir de populariser le droit, en abandonnant absolument & isolément aux élus du peuple, aux administrations locales, qui ne devoient conserver que la surveilance active, la direction de la partie exécutive de la chose. Alors ces administrations devenues juges & parties n'offrent aucune garantie, ne présentent aucun ensemble, ne rassurent contre aucune crainte, & laissent flotter au gré de leur plus ou moins de zèle, de leur plus ou moins d'intelligence, du plus ou moins de moralité des sous-ordres qu'ils emploieront, les efforts & les projets qu'alloit nécessairement faire éclore, pour la restauration des chemins, la taxe d'entretien. Mais ce ne sera sûrement pas populariser la loi que d'appliquer à son exécution des moyens si foibles & si peu en harmonie. C'est,

au contraire, très-dépopulariſer un impôt, qui ne réaliſera aucune des eſpérances dont il eſt l'objet. Ce qui populariſe une loi, ce ſont les prompts & heureux réſultats de ſa générale exécution. Couvrez les routes d'ateliers bien payés & vigoureuſement ſurveillés, comme ſagement & uniformément dirigés; que ceux qui paieront la taxe ſoient par-tout les témoins des efforts ſimultanés du gouvernement pour utiliſer cette taxe, &, même avant de jouir des avantages de la loi, on bénira la loi: mais gardez-vous de croire que les diſpoſitions adminiſtratives de la réſolution puiſſent amener ce réſultat; elles jettent au contraire dans l'inévitable chance des *travaux arriérés* ceux que vous voulez confier à des baux au rabais, ſous la ſurveillance d'adminiſtrations ſi étrangères à ce genre de connoiſſances. Que l'expérience vous éclaire ſur ce mode de réparer les routes; n'abandonnez pas excluſivement la partie exécutive & adminiſtrative du projet à des mains réellement inhabiles à l'utiliſer.

Une adminiſtration centrale, ſévèrement organiſée pour ce ſeul objet, doit, pour la partie exécutive, remplacer les adminiſtrations locales, qui reſteront chargées de ſurveiller & de dénoncer les abus, comme de juger ſommairement les réclamations contentieuſes.

J'entends déja crier: L'on veut des compagnies de finance. Je mépriſe ces cris. Je ne veux point de compagnies de finance: je veux, comme nous voulons tous, que la taxe d'entretien pour obtenir de bons chemins nous procure en effet & très-promptement de bons chemins; je dis que la réſolution, loin de nous conduire à ce but, s'en écarte abſolument, & que vous devriez la rejeter, n'eût-elle que cette imperfection. Mais que de nouveaux moyens de rejet viendroient s'offrir à ma penſée, ſi je n'étois preſſé d'arriver à la partie fiſcale du droit.

La taxe d'entretion n'eſt tolérable que dégagée de tout ce qui pourroit prêter aux vexations ou fournir à ceux qui doivent payer l'eſpoir d'échapper au droit par la ruſe. Son aſſiète doit donc ſe borner à des objets ſi précis, ſi mani-

feſtes, que jamais conteſtation ne puiſſe raiſonnablement s'élever ſur l'état de ces objets. Ne perdons jamais de vue que l'impôt fatigue ſouvent moins par la quotité de la ſomme exigée que par la forme qui précède ou qui ſuit l'acquittement, & que, ſur-tout dans ce cas-ci, la quotité de la taxe, ſi elle eſt ſagement aſſiſe, ne devant jamais porter que ſur des rouliers ou des voyageurs, dont les uns ſe feront rembourſer leurs avances, & dont les autres, en état de payer, ne ſongent guères qu'à accélérer leur marche, la quotité devient preſqu'indifférente au payeur, pourvu que jamais elle ne puiſſe préſenter un *litige* qui ſuſpende ſa courſe. Ainſi la deuxième diſpoſition de l'article II, qui dit: « Néanmoins les voitures non chargées ne paieront qu'à » raiſon des chevaux ou mulets attelés. Dans ce cas, les » chevaux ou mulets qu'elles pourroient avoir à leur ſuite » ne paieront que la ſimple taxe à laquelle ſont aſſujettis » par le tarif les chevaux menés en main ».

Cette diſpoſition, ſous le prétexte d'une juſtice diſtributive apparente, prépare des abus & des conteſtations. 1°. Qu'entend-on par non chargées? & comment vérifier la choſe ſans viſiter les voitures? Les rouliers eux-mêmes préſentent des difficultés. Tel chargement en *carreaux d'acier* peut être caché ſous la tente qui couvre ordinairement ces grandes charrettes, ſans former un volume ſenſible; & telle autre charrette réellement non chargée préſente, ſous cette même tente très-élevée par divers paquets légers, l'apparence d'un chargement: faudra-t-il peſer les paquets, arrêter la marche des voitures & vexer les voyageurs, comme ſous l'ancien régime, pour des objets qu'ils ont ou qu'ils n'ont pas? Le voiturier, de ſon côté, chargé ou non chargé, peut, avant chaque barrière, mettre à la ſuite des chevaux dont il eſt ſi aiſé de ſe paſſer durant le court trajet où l'on peut être apperçu du percepteur.

L'article VII préſente également une diſpoſition vicieuſe. 1°. Je ne vois pas pourquoi une voiture qui ſera dans le cas de payer pour le chemin qu'elle uſe en allant, ne paieroit

pas pour le chemin qu'elle uſe en revenant, ſi c'eſt dans la même journée qu'elle l'uſe une ſeconde fois, car l'article n'excepte pas les voitures chargées. Le moment où l'on uſe la route ne doit être d'aucune conſidération; il ne peut y avoir d'exception que pour les chevaux de relai revenant *haut le pied*: d'ailleurs un voiturier eſt obligé par cet article VII de repréſenter le bulletin qui lui aura été remis à ſon premier paſſage & ſi ce bulletin ſe trouve égaré, déchiré, &c., il naîtra des rixes; on cherchera à prouver qu'on a paſſé le matin; & pendant ces colloques la voie publique eſt obſtruée, &c.

L'article VI deviendra de même un ſujet de conteſtation. Il eſt dit: « La taxe ſera perçue à la première barrière à laquelle ſe préſenteront les voitures ou voyageurs, ſans aucune diminution relativement au point où ils auront pris la grande route. » Cet article ſeroit bon, ſi un autre article preſcrivoit que les barrières ne ſeroient jamais établies que ſur une partie de grande route, tellement attenante à cette grande route, & tellement iſolée de toute route de traverſe, que la barrière ne puiſſe jamais ſervir de débouché commun à ces deux routes: car il eſt ſenſible que ſi ces routes ont un débouché commun, il ſera impoſſible au percepteur de diſtinguer celui qui arrive par la route de traverſe, de celui qui arrive par la grande route. L'intention de la loi ne peut être cependant de faire payer à celui qui n'a pas même mis le pied ſur la route qui doit ſeule le droit. Les diſpoſitions des articles VIII & IX ſur les grandes communes rendront bien plus difficiles encore les moyens de parer à ces inconveniens, à moins de changer le droit de paſſe en un droit d'entrée: ce qui ne paroît pas propoſable.

Ces divers défauts de la réſolution euſſent été évités, ſi, ſe traçant un plan plus large & moins chargé de détails, on eût réduit le droit de paſſe à ſa véritable eſſence, à un droit ſur les voyageurs & voituriers, à raiſon ſeulement du nombre de leurs chevaux & de la forme de leurs voitures, ſoit

que ces voitures soient chargées soit qu'elles ne le soient pas.

Les réflexions de votre rapporteur sur la nécessité des ponts à bascule pour vérifier les poids, & sur la supposition que le Conseil des Cinq-Cents a préjugé que ce seroit le seul moyen équitable de tarifer un jour le droit, ne sert qu'à vous prouver, citoyens législateurs, combien nous sommes éloignés de cette théorie profonde & politique sur le fait de l'impôt, puisqu'il a paru nécessaire de justifier la disposition qui n'avoit égard qu'au nombre de chevaux, en négligeant le poids, sur le manque de ponts à bascule.

Des ponts à bascule! cette idée fiscale, ce régime vexatoire pouvoient-ils se concilier avec la liberté, avec l'égalité républicaine? Si jamais l'on établissoit des ponts à bascule, il faudroit donc exiger le *pesement* de toutes les voitures à toutes les barrières, sans exception, ou laisser à l'arbitraire du préposé le droit de suspendre la marche de celui qui lui désigneroit sa mauvaise humeur pour ce *pesement*. Or concevez-vous l'effet d'une aussi arbitraire tyrannie que celle de faire dépendre l'exécution d'une loi de la volonté d'un sous-ordre? Et si l'on prescrivoit de s'assurer du poids de toutes les voitures à toutes les barrières, sans exception, concevez-vous bien alors les lenteurs, l'odieux d'une semblable opération régulièrement répétée?

Abandonnez des idées si peu susceptibles de s'amalgamer avec le caractère, les goûts & la dignité d'un citoyen français. Etablissons la taxe d'entretien des routes; elle est nécessaire: mais formons cet établissement comme les législateurs d'un peuple libre, & non comme les suppôts d'un gouvernement tyrannique. Les ponts à bascules étoient dignes de l'ancienne féodalité financière. Mais si nous sommes dans le cas de justement critiquer les détails que nous venons de présenter, comment pourrions-nous ne pas fortement nous élever contre les dispositions qui soumettent au droit de passe le bétail amené dans les marchés, & qui transforme ce droit en un octroi de *pié-fourchu* jusqu'ici inoui dans la majorité des communes? Certes, si l'on a eu

l'intention de populariſer le droit, il étoit difficile de s'y prendre plus à contre-ſens. Cette ſeule diſpoſition ſuffiroit pour motiver le plus général comme le plus juſte anathême contre cet établiſſement : il finiroit par déranger tous les emplacemens des marchés, & par arrêter tous les propriétaires pauvres qui ne pourroient faire l'avance du droit, avec l'incertitude de la vente. Mais a-t-on ſeulement ſongé aux embarras, aux encombremens, au *TOLLE univerſel* auquel la perception de ce droit peut donner lieu les jours de foire & de marché dans la plupart des communes. Mais dix percepteurs ne ſuffiroient pas ce jour-là pour compter par cinq ou par trois, comme le preſcrit le tarif, les troupeaux de tout genre, amoncelés à une barrière & s'échappant de toutes parts malgré les efforts, les cris, les imprécations des propriétaires & du commis. Convenons de bonne foi que cette propoſition eſt inadmiſſible, même proviſoirement ; qu'elle ſeule ſeroit ſuffiſante pour rendre odieuſe une loi que de ſages diſpoſitions peuvent rendre ſi utile & même ſi bienfaiſante. Ne nous arrêtons pas, citoyens collègues, à l'eſpoir de votre commiſſion : il lui a paru, dit le rapporteur, qu'il convenoit de laiſſer à l'expérience à démontrer au Conſeil des Cinq-Cents la néceſſité d'une loi d'exception à ce ſujet.

La néceſſité dérive d'abord des principes : le menu bétail n'uſe pas les grandes routes; elles lui ſont complètement inutiles pour arriver à ſa deſtination : donc il ne doit rien payer pour l'entretien d'une choſe inutile pour lui & qu'il ne dégrade pas. Cette néceſſité de l'exception dérive encore des obſtacles que préſente la perception du droit ; car, à moins de laiſſer au percepteur une latitude pour percevoir par abonnement, ce qui entraîne l'arbitraire, il ne ſera jamais poſſible de compter, ſans les mêler, pluſieurs troupeaux arrivant à-la-fois. Enfin cette néceſſité d'exception dérive d'une ſage politique. Doit-on dans un établiſſement nouveau commencer par vouloir ce qui doit néceſſairement faire repouſſer avec le plus de clameurs & de juſtice cet

établiſſement ? La diſpoſition que je combats n'eſt donc pas de la nature de celles dont on peut attendre avec patience le redreſſement : elle eſt une diſpoſition deſtructive des principes, d'une exécution impraticable & ſur-tout très-impolitique. Tout vous commande donc, citoyens légiſlateurs, de la rejeter à l'unanimité.

Mais abordons, il en eſt temps, les réſultats politiques & fiſcaux des autres parties du tarif.

La taxe d'entretien des routes, nous devons le répéter, n'eſt qu'un impôt ſur le luxe ; les conſommateurs d'objets étrangers à leur localité & les voyageurs doivent ſeuls le payer, car ils ſont les ſeuls qui les dégradent, & les ſeuls à qui leur entretien eſt particulièrement utile. Les piétons, le bétail en liberté n'ont pas beſoin de grandes routes pour cheminer ; ils ne dégradent point celles qu'ils parcourent, la dégradation même de ces routes ne les arrête pas, donc ils ne peuvent être ſoumis à la taxe d'entretien. D'un autre côté, la taxe d'entretien doit ſur-tout être payée par ceux qui dégradent le plus, car les dépenſes d'entretien ſont en raiſon de ces dégradations ; donc le tarif doit être gradué en raiſon de la dégradation préſumée ; enfin la taxe d'entretien des routes ne doit avoir que deux objets, celui de les mieux conſtruire, celui de les mieux entretenir. Ainſi les droits de tarif doivent être réglés 1°. d'après la dépenſe de conſtruction, 2°. d'après celle d'entretien.

Nous poſerons donc pour baſe du tarif 1°. que ſi le voyageur à cheval, & le cheval ou mulet chargé à *dos*, paient un ſol, le cheval tirant une voiture à quatre roues, qui dégrade davantage, paiera deux ſols, & le cheval tirant une voiture à deux roues plus dégradante encore, paiera quatre ſols.

2°. Que la gradation, lorſque pluſieurs chevaux ſeront employés, ſera arithmétiquement croiſſante. Ainſi ſi un ſeul cheval, avec deux roues, paie quatre, deux chevaux, paieront chacun ſix ; trois chevaux, chacun huit ; quatre, chacun, dix ; cinq, chacun, douze, &c. & ſeulement la

moitié de ces proportions lorſqu'il y aura quatre roues ; enfin les larges jantes à deux & à quatre roues réduiroient encore à moitié le tarif ci-deſſus fixé pour les voitures à jantes ordinaires.

D'après cette proportion, qui ne ſeroit établie que pour l'an 7, & dont tiendroit lieu dans ce premier période & dans les ſix derniers mois de l'an 6 un droit progreſſif calculé moins ſévèrement, vous amenerez avant l'an 7 le roulage de France au ſyſtême démontré ſi favorable à l'intérêt du commerce, à celui des conſommateurs, à celui de l'agriculture ; vous atténuerez le beſoin de la taxe d'entretien ; & ces droits, employés avec plus d'étendue à la reconſtruction ſolide des parties les plus faciles à dégrader, laiſſeront appercevoir l'inſtant où tous les travaux ſtériles pour l'entretien des grandes routes, extrêmement réduits, iront vivifier des ateliers plus féconds.

Le calcul des taxes à fixer d'après ces baſes, étant ſubordonné aux dépenſes d'entretien & de reconſtruction dont le Conſeil des Cinq-Cents paroît ne s'être pas aſſez occupé, il deviendra néceſſaire que les apperçus de ces dépenſes ſoient fournis au Corps légiſlatif, pour l'éclairer ſur les prix de ce tarif. L'on ne peut regarder comme ſuffiſamment motivée cette partie de la réſolution, lorſqu'on lit, dans les pages 3 & 4 du rapport fait aux Cinq-Cents, que la baſe de trois deniers par quintal paroît la plus favorable, d'après ce qui ſe pratique en Angleterre & ce qui ſe pratiquoit en Belgique.

1°. Ce ne peut être à raiſon de tant par quintal que nous devons baſer un droit qui ne ſe percevra que pour ſubvenir aux dépenſes de reconſtruction & d'entretien, à raiſon du nombre de chevaux & de la conſtruction des voitures chargées ou non chargées, arrivant à une barrière.

2°. Les routes de la Belgique & de l'Angleterre, par l'excellent état où elles ont été exactement entretenues,

n'exigeant qu'une taxe d'entretien, ne peuvent ſervir de règle pour les nôtres, exigeant, comme nous venons de le dire, des reconſtructions, &, dans les premiers périodes, un entretien effrayant. Nous attendrons donc que le Conſeil des Cinq-Cents ait peſé dans ſa ſageſſe ce que commandent les circonſtances & notre poſition à cet égard, plutôt que ce qui ſe pratique chez l'étranger. Mais ce qu'il devient néceſſaire de diſcuter en cet inſtant, parce que le maximum du nombre des barrières à établir doit être fixé par la réſolution, c'eſt la quantité approximative de ces barrières, la dépenſe de leur établiſſement, le nombre des receveurs & agens employés à ces barrières pour aſſurer la perception.

Quant au nombre de barrières, elles doivent être le moins rapprochées poſſible. Il s'agit ici, non de faire payer le droit aux habitans intermédiaires des barrières, ni de craindre que quelques voitures échappent au droit en terminant leur route dans ces points intermédiaires, ce qui ſera très-peu conſéquent; mais de percevoir, avec le moins de frais poſſible, ce droit ſur les rouliers & ſur les voyageurs de longs cours. Ces rouliers, ces voyageurs ne ſe détourneront pas pour échapper au droit. Les uns ſont preſſés, les autres éprouveroient une trop grande perte à retarder leur journée, pour qu'ils tentent de ſe jeter dans des chemins de traverſe. Ainſi, des barrières de cinq à neuf lieues de diſtance, c'eſt-à-dire, mille à douze cents barrières, ſont plus que ſuffiſantes pour remplir cet objet dans l'étendue actuelle de la France. La route de Paris à Lyon, par Moulins, de cinquante-ſept poſtes ou quarante-ſix myriamètres, n'exige que douze barrières, d'après un travail fort intéreſſant fait pour cette route (1). Si l'on s'en tenoit à cette

(1) Ce mémoire lumineux, rempli des vues les plus ſages & les plus approfondies ſur le roulage, les routes, les droits de paſſe, &c. eſt du citoyen Servan, général de diviſion, auteur du *Soldat citoyen*, dans lequel il avoit déja traité une partie de ces objets.

proportion pour les autres routes, mille barrières ſuffiroient; mais il faut laiſſer au Directoire, chargé de cet établiſſement, une grande latitude. Il eſt cependant convenable de fixer un *maximum* : nous le porterons à douze cents.

A l'égard du prix de conſtruction de ces barrières ; car le point eſſentiel ſera, non de loger le percepteur dans un bâtiment fait, parce qu'il eſt fait ; mais de placer la barrière dans l'endroit le plus propre à ſon emplacement, & le moins ſuſceptible de faire naître du doute ſur la route par laquelle arrive le voyageur, dût-on les bâtir toutes les douze cents : nous tablerons même ſur cette ſuppoſition, & nous dirons qu'à l'égard du prix de ces conſtructions, il eſt poſſible, & l'on s'eſt offert de les conſtruire pour 3,000 francs chaque, de manière que le rez-de-chauſſée préſente deux pièces & la cage de l'eſcalier ; & le premier étage, trois cellules pour loger les percepteurs. Douze cents barrières à 3,000 francs, donnent 3,600,000 francs ; les cinquante mille arpens gagnés ſur la largeur des chemins, à 75 francs l'arpent, terme moyen extrêmement modéré, donnent 3,750,000 francs. Ainſi, la vente des terreins retranchés fourniroit dans l'inſtant à l'établiſſement des barrières placées là où elles ſeront jugées véritablement utiles.

Reſte à approximer les frais néceſſaires pour la perception de la taxe.

Notre collègue Marragon, qui avoit demandé de ſe borner proviſoirement à mille barrières, fait monter les frais proviſoires à 4 millions ; ſavoir,

1°. 3,000 francs par barrière pour deux, employés, regiſtres, quittances, lumière, frais, &c. . . . . 3,000,000 fr.

2°. Pour deux cent cinquante inſpecteurs,. 500,000

3°. Pour gratifications, dépenses imprévues, ... 500,000 fr.

Total . . . . . 4,000,000 fr.

Notre collègue Fabre (des Landes) demande aussi 4 millions; mais il y comprend les frais pour entretien des barrières & bureaux.

Les ponts & chaussées font monter les frais de perception à 5 millions 744,000 francs. Nous allons vous présenter des vues plus économiques, & qui rempliſſent un double but.

1°. Au lieu d'un buraliſte & d'un aide, il eſt préférable de placer à chaque barrière trois ſous-officiers, ou ſoldats invalides ou vétérans, (ou pères de défenſeurs de la patrie morts pour la liberté, lorſque d'ailleurs ils auront ſervi eux-mêmes), ſachant bien lire & écrire, dont l'un, ſupérieur en grade: ils recevront, outre les meubles & uſtenſiles, un ſupplément de paie fixe, à raiſon de leur grade, & un traitement éventuel à raiſon de la recette: les deux ſommes calculées pour ne préſenter, avec les 300 francs néceſſaires aux frais de bureaux, que 1,200 francs de dépenſe moyenne par barrière, & pour les douze cens barrières que 1,440,000 fr., ci . . . . . 1,440,000 fr.

2°. Nous penſons que le receveur ou collecteur de commune, moyennant une remiſe de trois deniers par franc, peut très-bien, tous les cinq jours, venir prendre la recette & la porter à la caiſſe du prépoſé aux recettes. Ces trois deniers pour franc, ſi l'on perçoit 20 millions, valent 250,000

1,690,000 fr.

1,690,000 fr.

3°. Nous pensons que cent quatre-vingt-dix inspecteurs, dégagés du soin de porter les deniers à la recette générale, & n'ayant à parcourir que cinquante lieues de route, qu'ils peuvent visiter deux fois par mois, feront, avec les trente contrôleurs ci-après, & les travaux des ingénieurs des ponts & chaussées, un stimulant suffisant pour activer & surveiller toutes les opérations fiscales & de réparation. Chacun de ces inspecteurs doit avoir un traitement fixe de 2,000 francs, & une prime éventuelle sur les recettes, dont le terme moyen sera de 1,000 francs. Cette dépense totale pour les cent quatre-vingt inspecteurs montera à 540,000 francs: il est nécessaire de rendre ces places importantes: de leur exactitude & de leurs lumières dépend le succès de la chose, ci. 540,000

4°. Trente contrôleurs parcourant, tous les quatre mois, deux fois, (en allant & revenant) environ trois cents lieues de routes, ayant un traitement fixe de 4,000 francs, & une prime éventuelle sur les recettes, dont le terme moyen sera de 2,000 francs: dépense des trente contrôleurs 180,000

5°. Administration centrale à Paris: pour traitemens & frais de bureaux fixes 60,000 fr., & pour les remises éventuelles sur les recettes 30,000 francs: total 90,000

Total général des frais de perception & de surveillance des recettes & des travaux publics . . . . . 2,500,000 fr.

2,500,000 fr.

Reſte l'entretien des barrières & bureaux, & dépenſes imprévues, que l'on porteroit très-haut à 100,000 francs, ci 100,000

Total général de tous les frais relatifs aux droits. . . . . 2,6000,000 fr.

Nous avons eu plus d'un motif pour vous propoſer de placer trois militaires vétérans à chaque barrière. 1°. Ces trois défenſeurs de la patrie, qu'il ſera néceſſaire de bien armer, ſeront une eſpèce de gendarmerie nationale ſédentaire, répandant ſur les routes une ſalutaire ſécurité pour les bons citoyens, & la crainte dans l'ame des brigants ou mal intentionnés qui les parcourent. 2°. Ces trois militaires, tenant, pour ainſi dire, les clefs des grandes routes, ſeront des ſurveillans bien précieux : cet emploi d'ailleurs de nos braves militaires eſt une récompenſe due au ſang qu'ils ont verſé. Il ſeroit deſirable de pouvoir ainſi utiliſer tous ceux que la paix ramenera dans leurs foyers. Enfin nous devons convenir que trois perſonnes par barrière ſont néceſſaires pour une ſurveillance active & le jour & la nuit.

Il eſt temps, citoyens collègues, de terminer cette opinion; mais, avant de la réſumer, il eſt néceſſaire de vous préſenter une obſervation propre à détruire les craintes qui ſe ſont manifeſtées ſur l'énormité du tarif. C'eſt faute d'avoir calculé ſon réſultat qu'on a pu s'en effrayer. En effet, en ſuppoſant qu'un charriot comtois parte de Marſeille chargé de douze quintaux de ſavon ſeulement, & qu'il paie 2 ſous par lieue pour le *droit de paſſe*, comme je le propoſe & le propoſe la réſolution, le charriot comtois paiera, pour les cent quatre-vingt-dix lieues environ de Paris à Marſeille, 380 ſous ou 19 livres pour ces douze quintaux de ſavon; ce qui n'augmenteroit ce ſavon à Paris que de moins de 4 deniers pour livre, ſi ce chariot mettoit autant de temps

à venir que les rouliers ordinaires. Mais comme il eſt certain qu'il lui faudra dix journées de moins, dès que les chemins ſeront entretenus, & que ces dix journées lui euſſent coûté 50 livres de frais d'auberge & 80 livres pour les ſalaires dus à ſon temps (1), à celui de ſon cheval & de ſa

---

(1) Un ſeul homme pouvant conduire aiſément cinq charriots comtois ou quatre charrettes à deux roues, c'eſt-à-dire, une charge de ſoixante quintaux, comme celle des gros rouliers conduite ſur une ſeule charrette, l'économie ſur le prix de la journée perſonnelle du voiturier ſeroit alors répartie ſur les ſoixante quintaux, au lieu que je ne l'ai répartie que ſur douze quintaux; mais cela ne change pas de deux deniers par livre mon réſultat.

Nous devons répondre à diverſes objections faites contre le ſyſtême des voitures légères; car tout eſt ſuſceptible d'objection.

Cela, dit-on, quadruplera ſur les routes le nombre des voitures, & formera des encombremens à l'entrée de toutes les villes, de tous les bacs, à la porte des auberges, & les remiſes actuelles ne pourront plus loger cette multiplicité de convois. Nous répondons que ce qui forme ordinairement, & même toujours, encombrement, c'eſt la difficulté de mouvoir, ſi ce n'eſt avec de prodigieux efforts, de lourdes maſſes, exigeant de grands eſpaces pour le développement de tous leurs moyens d'action; que ce qui y contribue auſſi, c'eſt la lenteur de la marche, qui fait occuper plus long-temps le même point; que c'eſt ſur-tout l'extrême longueur des eſſieux, & la largeur de la voie néceſſaire pour maintenir dans cette voie le centre de gravité d'une charge très-élevée: l'on conviendra qu'aucune de ces cauſes d'encombrement ne ſe préſente avec des voitures légères; elles ſe meuvent avec facilité ſur le plus petit eſpace; leur marche accélérée ne les retient jamais trop long-temps ſur le même point; la voie peut ſe réduire de manière à ne jamais gêner même dans les rues étroites; la longueur des moyeux & celle des eſſieux devient inutile, ſi l'on adopte la dépenſe, ſi économique, du boîté en cuivre: ainſi, loin donc de former des encombremens, c'eſt le moyen d'éviter dans les villes tous ceux qui s'y forment journellement.

Quant au paſſage des bacs, il s'agit, 1°. de les faire plus larges; 2°. de les multiplier dans le même paſſage; 3°. d'établir des ponts

voiture, il réfulte, au lieu d'une augmentation de 19 livres fur fon chargement, 119 livres d'économie, qui, diviſées fur douze quintaux, le rendent meilleur marché de 1 ſol 9 deniers par livre : de ſorte que le droit auroit pu être de 12 ſous par lieue au lieu de 2 ſous; que le prix du ſavon n'auroit pas augmenté, ſi la beauté des chemins & la lé-

---

de fer ou de bois ſur des pilliers de pierre dans tous les points qui en ſont ſuſceptibles. Ces ponts ſi peu coûteux & qui ſeront ſi durables, lorſqu'ils n'auront à ſoutenir que des fardeaux légers & ſans ébranlement, ſont une amélioration que la République attend & obtiendra ſans doute des réſultats du droit de paſſe : quant aux auberges & à leurs remiſes, cette objection ſe répand d'elle-même.

On objecte encore que les montées longues & rapides arrêteront des voitures à un ſeul cheval, parce qu'alors il ne ſera plus poſſible de *ſe coupler*, comme il eſt d'uſage pour ces paſſages difficiles. Mais n'eſt-on pas trop heureux que les *montées* ordinaires nous tiennent lieu de *pont à baſcule*, en néceſſitant un chargement proportionné aux forces du cheval & aux rampes qu'il doit franchir ? 2°. Peut-on douter qu'il ne s'établiſſe bientôt au bas des montagnes, comme *Tarare*, des chevaux de relais proportionnés aux beſoins journaliers, pour aider les moyens de les gravir. A l'égard des chargemens en eux-mêmes, bientôt le commerce ſe conformera, pour les caiſſes de marchandiſes, les meſures des liquides, les formes des ballots, à ce qu'exigent des voitures légères. Tous ces petits inconvéniens d'un changement de vieilles routines à un ſyſtême raiſonné, plus politique, ne ſont que de foibles conſidérations devant le grand intérêt national, qui nous commande impérieuſement, 1°. de diminuer les frais & les travaux ſtériles d'entretien des grandes routes, en proſcrivant tout ce qui les dégrade ſans néceſſité abſolue ; 2°. d'accélérer la marche de tous les tranſports par la beauté des routes & la légèreté des convois ; 3°. de diriger vers les ſources productives de toute richeſſe, vers l'agriculture & une meilleure agriculture, les efforts inféconds qu'abſorbent en cet inſtant le mauvais état des routes & notre ſyſtême de roulage. Un chemin ſolidement établi, un pont jeté, des canaux conſtruits, un moyen nouveau d'utiliſer avec économie de travaux & de temps les communications, ſont les plus belles comme les plus precieuſes des conquêtes.

gèreté & bonne conſtruction de la voiture euſſent permis à ce chariot de faire neuf à dix lieues par jour, au lieu de cinq, & tout au plus ſix lieues que font ordinairement les rouliers. Ne nous effrayons donc pas légèrement ſur l'augmentation de prix que pourroit momentanément amener le droit de paſſe : bientôt la beauté des chemins & la concurrence des voitures légères feront baiſſer les frais de tranſport, & par ſuite le prix des denrées.

Il eſt pluſieurs de mes collègues des deux Conſeils qui ont auſſi, ſur les ſuites du rejet de la réſolution, des craintes qu'il faut combattre. Les uns regardent chaque jour de retard apporté à l'établiſſement du droit de paſſe comme une perte abſolument funeſte à la réparation des chemins. Mais, 1°. il ne s'agit pas ſeulement d'établir un droit, il faut ſur-tout aſſurer ſon ſuccès, & c'eſt l'objet de notre examen : ſon réſultat ſera très-favorable aux routes, même en retardant ſon établiſſement, ſi les travaux ſont plus accélérés, mieux ordonnés après ce retard. 2°. Nous ne ſommes guères dans la ſaiſon de réparer utilement. De pareilles réparations en grand exigent le retour des grands jours & des vents du printemps. Toutes réparations par le gel, les neiges & les pluies ne produiſent rien de ſolide en ce genre. 3°. Par la loi même de vendémiaire, le droit de paſſe ne peut s'établir d'abord que ſur les routes entretenues ; & ſi la réſolution nouvelle que le rejet néceſſitera, ne porte pas le rapport de cette diſpoſition maintenue par celle-ci, le droit de paſſe, tel qu'il vous eſt propoſé, ne pourroit pas s'établir ſur plus du dixième des routes : ce motif ſuffiroit encore pour juſtifier le rejet que je provoque.

Il eſt encore quelques collègues qui manifeſtent des alarmes ſur le renvoi de la réſolution à une nouvelle diſcuſſion aux Cinq-Cents. Hé ! pourquoi donc ces alarmes ? Le Corps législatif, qui a décrété le droit de *paſſe*, après les diſcuſſions les plus approfondies, perdra-t-il de vue l'urgence de ſon établiſſement, & la diſcuſſion actuelle ne

prouve-elle pas que nous ne retarderons cet établiſſement de quelques inſtans, que par le deſir unanime de conſolider ſon aſſiette, ſa perception & ſon emploi, ſur les baſes de la juſtice, & de ce que dicte une ſage politique?

Je me garderai bien, citoyens collègues, de remettre ſous vos yeux les cris déja cités ſur les compagnies de finance dévorant cette proie avec toutes les convulſions de la cupidité. Le Corps législatif marche à ſon but ſans entendre ces vaines clameurs, que des motifs ſouvent ſi divergens, arrachent à certains hommes. Mais terminons ce diſcours. Son but a été, repréſentans du peuple, de vous prouver que la réſolution eſt incompléte ſur les meſures législatives à prendre pour le nouvel ordre de choſes à établir dans la confection & entretien des routes; qu'elle étoit injuſte, impolitique & même impraticable dans la plupart des articles de ſon tarif; qu'elle plaçoit la direction des travaux, comme l'emploi des fonds, dans des mains inhabiles à les utiliſer; qu'elle omettoit des meſures légiſlatives néceſſaires ſur l'établiſſement & l'organiſation de l'adminiſtration fiſcale du droit: enfin vous avez vu qu'il n'y avoit aucun inconvénient à retarder de quelques inſtans, par le rejet, l'établiſſement vicieux qu'on vous ſoumet, & qui ne pourroit s'exécuter que ſur le dixième des routes, lorſque vous devez concevoir le juſte eſpoir, d'après ce rejet, de voir inceſſamment le Conſeil des Cinq-Cents vous préſenter un plan digne de votre approbation & du but qu'on ſe propoſe. C'eſt, repréſentans du peuple, d'après ces divers motifs, & mon intime conviction, que je vote le rejet de la réſolution.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Frimaire an 6.

154